Vorbemerkung der SWG: Der nachfolgende Artikel zeigt, daß es auf dem Gebiet der Judendiskriminierung und –Verfolgung im „Dritten Reich" Forschungsbedarf gibt. Der maßlosen Vereinfachung durch die herrschende Geschichtspolitik ist mit Historisierung, das heißt mit unabhängiger wissenschaftlicher Forschung und differenzierender Darstellung zu begegnen.

Nazis unterstützten Zionisten

Bis zum November 1941 half das Dritte Reich Juden bei der Auswanderung nach Palästina
von Hans-Joachim von Leesen

Anfang der 1960er Jahre mußten sich die zuständigen deutschen Behörden mit Wiedergutmachungsforderungen befassen, die Angehörige von mit den Schiffen „Struma" und „Mefkure" während des Zweiten Weltkrieges im Schwarzen Meer untergegangenen Juden stellten. Zunächst ging man davon aus, daß es deutsche U-Boote gewesen seien, die im Rahmen der „Endlösung" im Februar 1941 die unter der Flagge von Panama auf dem Weg nach Palästina befindliche, mit 763 Passagieren besetzte „Struma" versenkten. Auch den Untergang des mit jüdischen Flüchtlingen besetzten türkischen Motorseglers „Mefkure" am 5. August 1944 wurde der deutschen Kriegsmarine zur Last gelegt. Beide Schiffe waren auf dem Weg durch den Bosporus ins damals britische Mandatsgebiet Palästina, das nach dem Willen der zionistischen Organisationen die zukünftige Heimstatt der Juden werden sollte.

Das Amt für Wiedergutmachung des Landes Rheinland-Pfalz und die Staatsanwaltschaft Frankfurt beauftragten den damaligen Direktor der „Bibliothek für Zeitgeschichte", Dr. Jürgen Rohwer, ein Gutachten über den Untergang beider Schiffe zu erarbeiten, das dem Bundesministerium der Justiz vorgelegt werden sollte.

Rohwer, heute emeritierter Professor, war bereits damals ein international anerkannter Fachmann der Marinegeschichte des Zweiten Weltkrieges. Er konnte in einer „historischen Untersuchung", die 1965 unter dem Titel „Die Versenkung der jüdischen Flüchtlingstransporter Struma und Mefkure im Schwarzen Meer" als Heft 4 der Bibliothek für Zeitgeschichte im Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen, Frankfurt am Main, erschien, nachweisen, daß in beiden Fällen sowjetische U-Boote die Flüchtlingsschiffe versenkt hatten, ein Ergebnis, das aufgrund der Quellenlage nicht bestritten wurde. Nach der Wende, als weitere sowjetische Veröffentlichungen und Akten zugänglich wurden, bestätigte sich das Ergebnis der Forschungsarbeit Jürgen Rohwers.

Der Historiker hatte seinerzeit das Umfeld der jüdischen Emigration aus dem deutschen Machtbereich untersucht und dabei Zusammenhänge deutlich gemacht, die noch heute der breiten Öffentlichkeit unbekannt sein dürften.

Palästina war damals britisches Mandatsgebiet. Die britische Regierung hatte im Ersten Weltkrieg sowohl den Arabern Selbständigkeit versprochen, als auch den zionistischen Organisationen Palästina als zukünftige Heimstatt zugesagt. Die Verwirklichung der Versprechungen schlossen einander aus. So blieb Palästina unter britischer Verwaltung. Zwischen 1920 und 1932 wanderten 118400 Juden nach Palästina ein mit dem Ziel, Briten und Araber eines Tages vor vollendete Tatsachen zu stellen. Das führte zu immer schärfer werdenden Spannungen zwischen Arabern und Juden, und das um so heftiger, als nach 1933 die jüdische Einwanderungswelle aus Deutschland immer mehr anschwoll. Allein in den ersten zwei Jahren der nationalsozialistischen Herrschaft gelang 25000 Juden die Auswanderung aus Deutschland nach Palästina. Daraufhin schränkte die britische Mandatsmacht die offizielle Einwanderung drastisch ein und ergriff auch scharfe Maßnahmen, um illegale Immigration zu vereiteln.

Nun nahmen die zionistischen Organisationen den illegalen Zustrom von Juden aus ganz Europa in die eigenen Hände. Sie charterten oder kauften Schiffe, die dann, mit jüdischen Einwanderern beladen, unbemerkt die Küste Palästinas erreichen sollten. Britische

Kriegsschiffe hingegen versuchten, die Flüchtlingstransporter abzufangen.

Ende 1938 fanden die Zionisten Unterstützung von einer Seite, an die man von heutiger Sicht aus zuletzt denken würde: nämlich von Dienststellen der Gestapo und der SS. Damals lag es im Interesse der Nationalsozialisten, möglichst viele Juden zu bewegen, aus Deutschland auszuwandern. Allgemein bekannt sind die Fahrten der mit jüdischen Einwanderern besetzten deutschen Passagierdampfer wie „Cap Norte“, „Monte Olivia“, „General San Martin“, „Orinoco“, „Oceania“ und „St. Louis“, die Juden nach Mittel- und Südamerika brachten. Gleichzeitig aber setzte die Dienststelle Richmann ihre Mittel und Verbindungen ein, um in Zusammenarbeit mit zionistischen Organisationen illegale Auswanderungen nach Palästina einzuleiten und durchzuführen. Die zionistischen Organisationen legten Wert auf junge, gesunde Jüdinnen und Juden, die Gelegenheit hatten, in ebenfalls von der SS unterstützten Lagern sich beruflich umschulen zu lassen; das angestrebte Israel brauchte weniger Rechtsanwälte als vielmehr Einwanderer mit landwirtschaftlichen und handwerklichen Kenntnissen.

Der erste dieser Transporte mit etwa 300 körperlich gesunden jungen Juden ging im März 1939 von Deutschland ab und wurde mit Unterstützung der Gestapo nach Jugoslawien geschleust. Mit Schiffen gelangten sie von dort aus unbemerkt von den britischen Sperrschiffen nach Palästina. 1939 begann Adolf Eichmann unter Ausschaltung der zionistischen Organisationen einen eigenen Apparat für die Einschleusung von deutschen Auswanderern nach Palästina aufzubauen. Seine Agenten kauften im Ausland Schiffe für den Transport. Gleichzeitig traf der Leiter der zionistischen Außenstelle in Berlin mit Stellen der NSDAP ein Übereinkommen, „nach dem, beginnend im Oktober 1939, von Emden und Hamburg aus 10000 Auswanderer auf Schiffen illegal nach Palästina gebracht werden sollten. Die Verhandlungen über die ersten vier Schiffe waren bereits abgeschlossen, als der Kriegsbeginn diese Pläne zunichte machte“, so in der historischen Untersuchung von Jürgen Rohwer zu lesen.

Parallel dazu liefen die von Eichmann organisierten illegalen Transporte weiter. Sie gingen von Deutschland auf dem Landweg nach Rumänien; dort wurden die jüdischen Auswanderer eingeschifft, um nach Palästina gebracht zu werden. Die Engländer jedoch machten Jagd auf die Schiffe. Es gelang ihnen auch, zahlreiche Transporte abzufangen. Fest steht, daß mit Unterstützung der SS, die mit der zionistischen Geheimorganisation „Mosad“ zusammenarbeitete, im ersten Kriegsjahr Transporte mit Juden aus dem Großdeutschen Reich durch das Mittelmehr nach Palästina geschleust wurden, die auch, sofern sie nicht von britischen Einheiten gefaßt wurden, das Land erreichten. Mitte Oktober 1940 beispielsweise erfuhr der britische Geheimdienst, daß sich etwa 6000 illegale Einwanderer, die zum größten Teil auf Eichmann-Schiffen fuhren, der Küste Palästinas näherten. Zwei der Dampfer wurden von britischen Wachbooten aufgebracht und nach Haifa geleitet. Dort brachte die britische Polizei die Passagiere an Bord eines anderen Schiffes, der „Patria“, mit der Absicht, die festgenommenen 1771 Immigranten in eine britische Kolonie zu deportieren. „Bevor das Schiff auslaufen konnte, ereignete sich am 25.11.1940 in Haifa eine Explosion, und die ‚Patria‘ sank innerhalb von fünfzehn Minuten auf Grund ... Die Ursache dieser Explosion ist bisher nicht geklärt.“ Trotz verschärfter britischer Überwachung trafen bis Juni 1941 immer wieder Schiffe mit Auswanderern aus dem deutschen Machtbereich illegal in Palästina ein.

Welche Motive bewegten die SS, die jüdische Auswanderung zu unterstützen? Zum einen brachten Nationalsozialisten den Zionisten ein gewisses Verständnis entgegen, da in ihren Augen beide eine nationale Gesinnung verband. Zum zweiten wollten sie möglichst viele Juden aus Deutschland loswerden. Und zum dritten kam im Krieg zunächst die Hoffnung hinzu, daß eine verstärkte jüdische Einwanderung nach Palästina den Widerstand der Araber schüren würde, so daß Unruhen ausbrächen und britische Truppen in Palästina gebunden würden.

Im November 1941 änderte sich die Einstellung der Reichsregierung. Jetzt wollte man die rumänische Regierung veranlassen, die jüdische Auswanderung über Rumänien per Schiff

zu verhindern. Grund dürfte, so meint Rohwer, der Wechsel der nationalsozialistischen Judenpolitik gewesen sein. Am 20. Januar 1942 fand die Wannseekonferenz statt, auf der ein Plan zur sogenannten Endlösung der Judenfrage gefaßt wurde. Rohwer legt aber auch Dokumente vor, die belegen, daß die Reichsregierung jede Verärgerung der Araber vermeiden wollte, die sie als Verbündete ansah. Sie fürchtete auch, daß die in den britischen Machtbereich gelangten wehrpflichtigen Juden die Streitkräfte der Gegner Deutschlands vermehren, ja, daß sie, die die europäischen Verhältnisse gut kannten, als Agenten ausgebildet und gegen die Achsenmächte eingesetzt würden. Zudem spielte der für den Transport der Flüchtlinge benötigte Schiffsraum eine wichtige Rolle; die Achsenmächte brauchten dringend die Schiffe im Mittelmeer, zumal seit Anfang 1944 die deutsche Besatzung der Krim nur noch auf dem Seeweg versorgt werden konnte. Im Mai wurden dann die deutschen Truppen auf dem Seeweg evakuiert. Da wurde jedes Schiff benötigt.

Die rumänische Regierung mißachtete jede Aufforderung der Reichsregierung, die Ausreise von Juden zu verhindern. Der Staatschef des mit Deutschland verbündeten Rumänien, Marschall Ion Antonescu, bemühte sich hingegen, den Juden bei der Auswanderung behilflich zu sein. Anfang 1944 leitete er den Wunsch der britischen Regierung weiter, 5000 Juden die Ausreise nach Palästina zu genehmigen. Die Reichsregierung antwortete in einem Telegramm an den deutschen Gesandten in Bukarest, sie sei ,,nicht abgeneigt, den englischen Wunsch in positivem Sinne zu erwägen und in entsprechende Verhandlungen einzutreten. Da aber die Reichsregierung ihre Hand nicht dazu bieten kann, daß ein so edles und tapferes Volk wie die Araber durch die Juden aus ihrem Heimatland Palästina verdrängt werden, können diese Verhandlungen nur unter der Voraussetzung aufgenommen werden, daß sich die britische Regierung damit einverstanden erklärt, daß die Juden statt nach Palästina nach Großbritannien übergeführt werden und dort endgültig ihre Niederlassung garantiert wird."

Die rumänische Regierung reagierte auf die deutsche Einmischung jedoch nicht, doch fehlte Rumänien der für den Abtransport notwendige Schiffsraum. Es schaltete das „Internationale Rote Kreuz" (IRK) ein, das sich bemühte, schwedischen oder dänischen Schiffsraum für diese Zwecke zu beschaffen. Beide Länder lehnten ab. Schließlich gelang es dem IRK, bulgarische Motorsegler zu chartern, die unter der Flagge des „Roten Kreuzes" zwischen Ende März und Mitte Mai 1944 1000 bis 1200 von zionistischen Organisationen ausgewählte Flüchtlinge zwischen Konstanza und dem Bosporus transportiert haben. Auf persönliche Weisung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine Großadmiral Karl Dönitz wurden sie sogar durch deutsche Sicherungsstreitkräfte durch die gefährlichen Minensperren in den freien Seeraum geleitet.

Nach der Besetzung Rumäniens und Bulgariens durch die Rote Armee gingen die von der Besatzungsmacht offenbar genehmigten Transporte von Juden nach Palästina weiter, bis die britische Mandatsregierung erklärte, die von ihr festgelegte Einwanderungsquote sei erschöpft. Nun organisierten zionistische Organisationen in großem Maßstab die illegale Einwanderung. Zwar fing die britische Mandatsmacht viele dieser Schiffstransporte ab und brachte die Personen in Internierungslager auf Zypern, ließ sie dann aber nach der Unabhängigkeitserklärung 1948 nach Israel ausreisen.

Anfang 1998 versuchte ein deutscher Seekriegshistoriker in einem Beitrag in der Zeitschrift „Marineforum" durch vage Andeutungen den Eindruck zu erwecken, die Versenkung der beiden jüdischen Flüchtlingsschiffe „Struma" und „Mefkure" belege, daß der deutschen Seekriegsleitung der Holocaust an den Juden bekannt und sie dadurch an der „Endlösung" beteiligt gewesen sei. Der inzwischen emeritierte Professor Rohwer stellte aber in einem ausführlichen Leserbrief in „Marineforum" (6-1998) noch einmal klar, daß solche Verdächtigungen unberechtigt sind. Der Untergang beider Schiffe hat mit der deutschen Kriegsmarine nicht das geringste zu tun gehabt.

Preußische Allgemeine Zeitung Nr. 30 vom 29. Juli 2006

Zurück